CHASIS MONTECARLO

(ref. MSC-0500)

Hace mucho que no se habla de revolución en SLOT, y hace mucho que un producto no sorprendía como este Chasis MONTECARLO **de MSC Competición** por sus posibilidades de configuración, por el contenido de serie y por su comportamiento.



Al verlo, se prevé un chasis regulable al uso, parecido a otros modelos ya habituales en el mercado como puede ser un chasis tipo HRS-2 de Slot.it o el multiregulable de MB slot, regulable con comportamiento en pista pero también en los tramos de rallyslot mas exigentes.

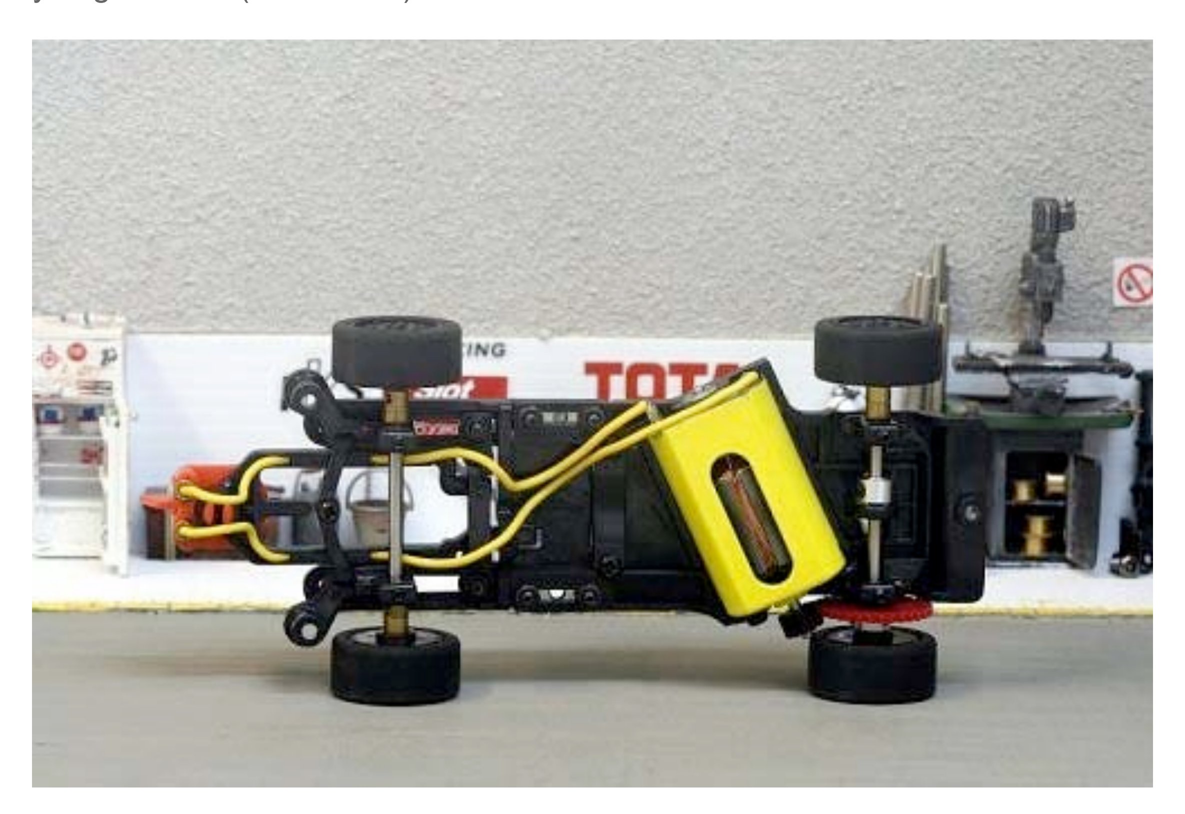


El chasis , diseñado por **El Profesor** (**EP**) **Miquel Gubianas** a la cabeza del equipo de **MSC Competición**. Incluye un completo "**Manual de usuario 1.0**" adjunto al chasis, que es un digno rival a los más altos niveles de los competidos **Grupo N** (*motor en línea*) y **Súper N** (*Motor en ángulo*)..., en caso de que este chasis apareciera en un coche de serie.



De serie se comercializa, con el motor en ángulo, aunque se ofrece un kit

basico desmontado que incorpora las piezas necesarias de las versiones inline y anglewinder (MSC-0501).



Pesado el conjunto, incluido imán y soporte (63 gr.), comenzamos por la **guía.** Montada -de serie- en brazo basculante media longitud (Ref. MSC-0505). Existe la posibilidad, de montar un brazo basculante corto (ref. MSC-0504), largo (MSC-0506) y de montar una guía fija estándar (con o sin pivotación con muelle).



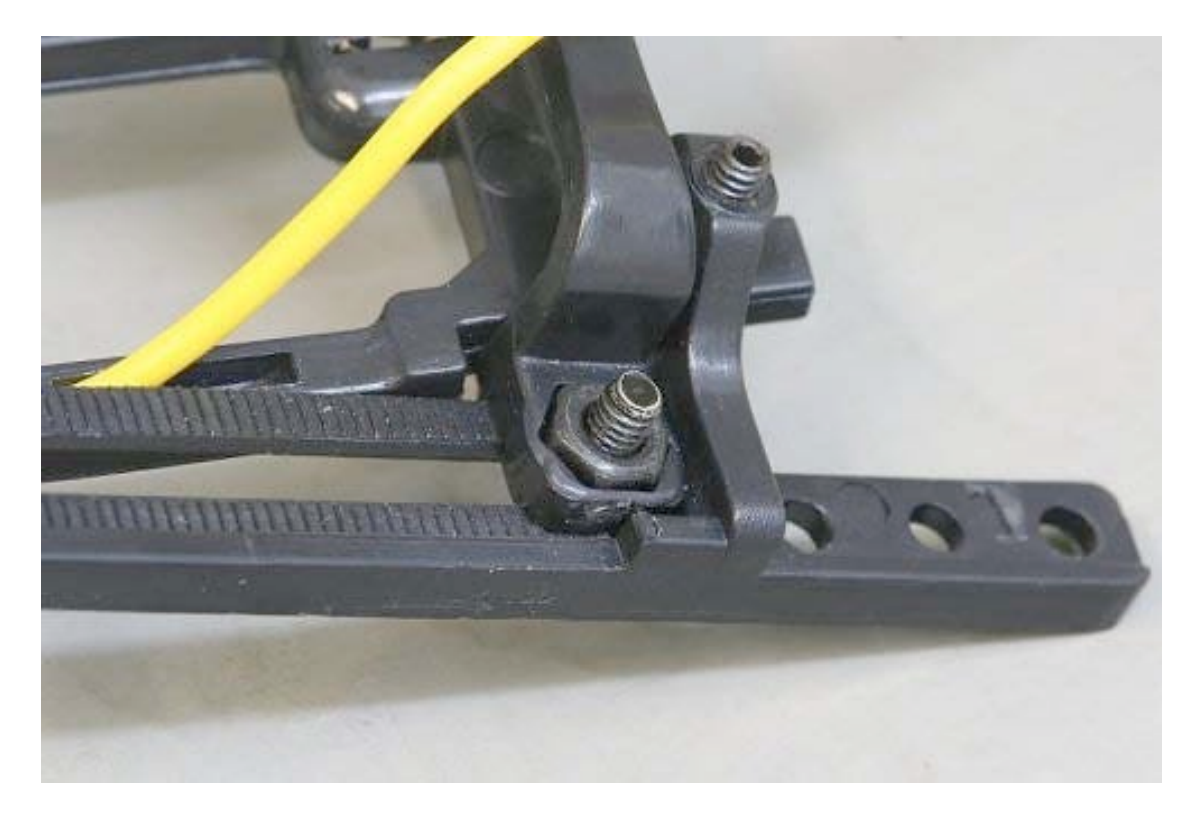
En la siguiente foto (*retocada sólo a los efectos de resaltar su forma*) tal vez se aprecie mejor la forma de la quilla. Alto de 06,26mm. Largo máximo de 21,43 mm. Ancho en proa de 01,45mm. Ancho en panza de 01,03 mm. Ancho en popa de 01,39 mm. garantiza una mínima fricción en pista.

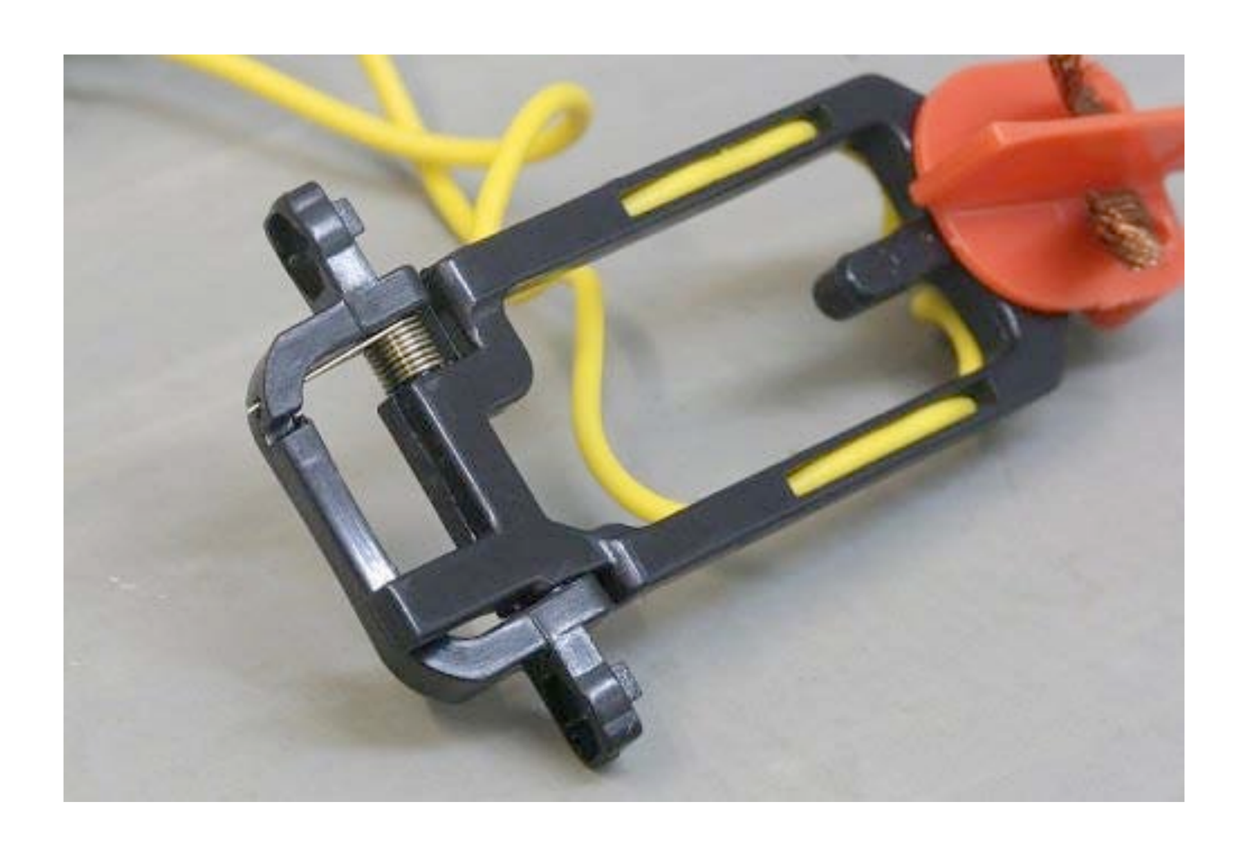


El kit incluye tres diferentes largos de brazo, 33mm., 37mm. y 41 mm. El arco montado en la base del brazo va sujeto (como veré) sujeto al chasis; pieza intercambiable entre los tres modelos.

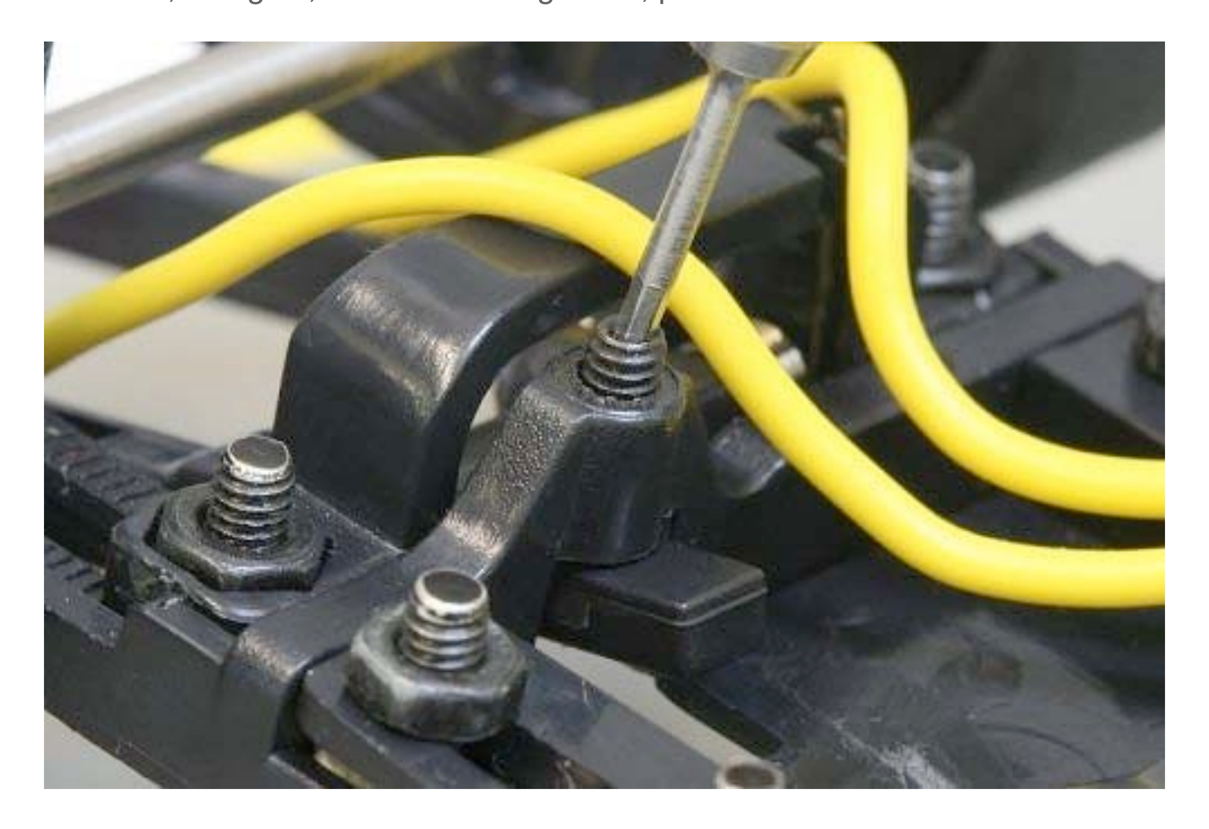


Tal vez en las siguientes fotos se aprecie mejor dicha pieza y su anclaje:

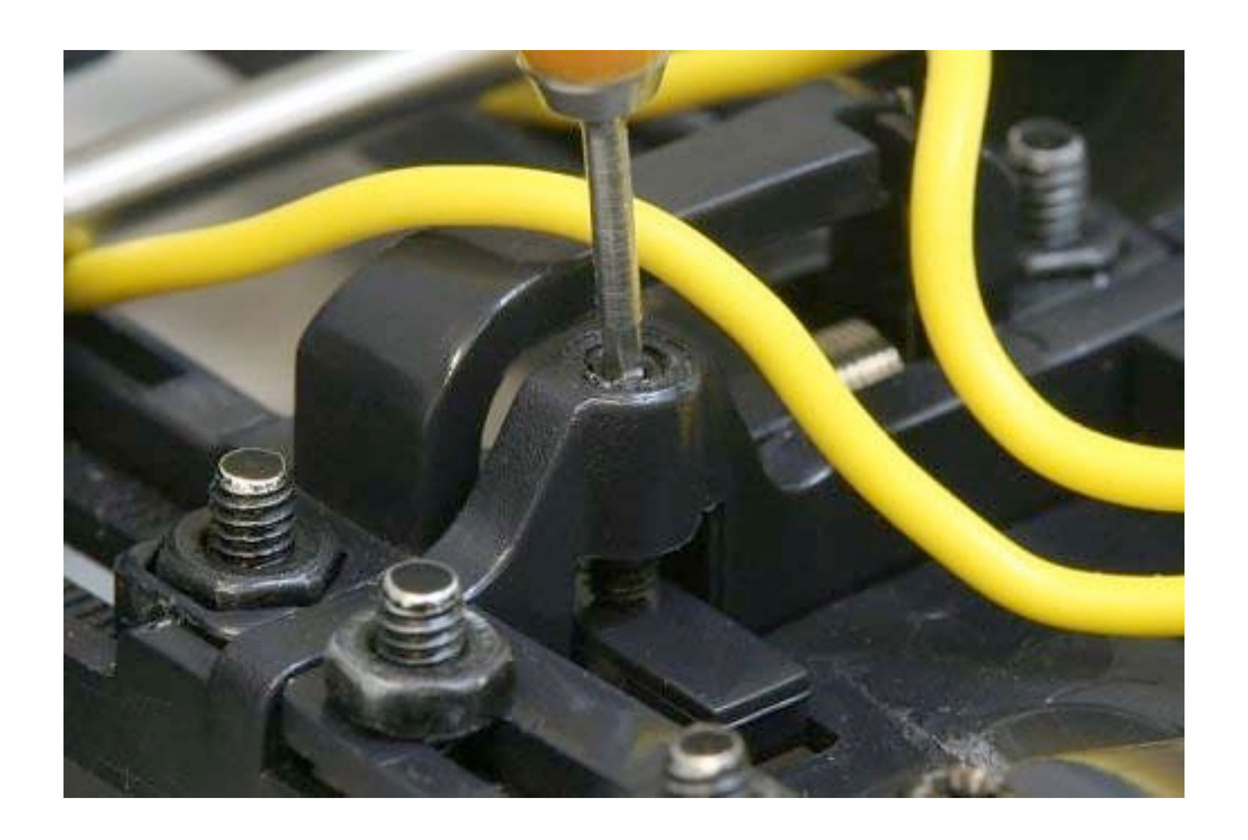




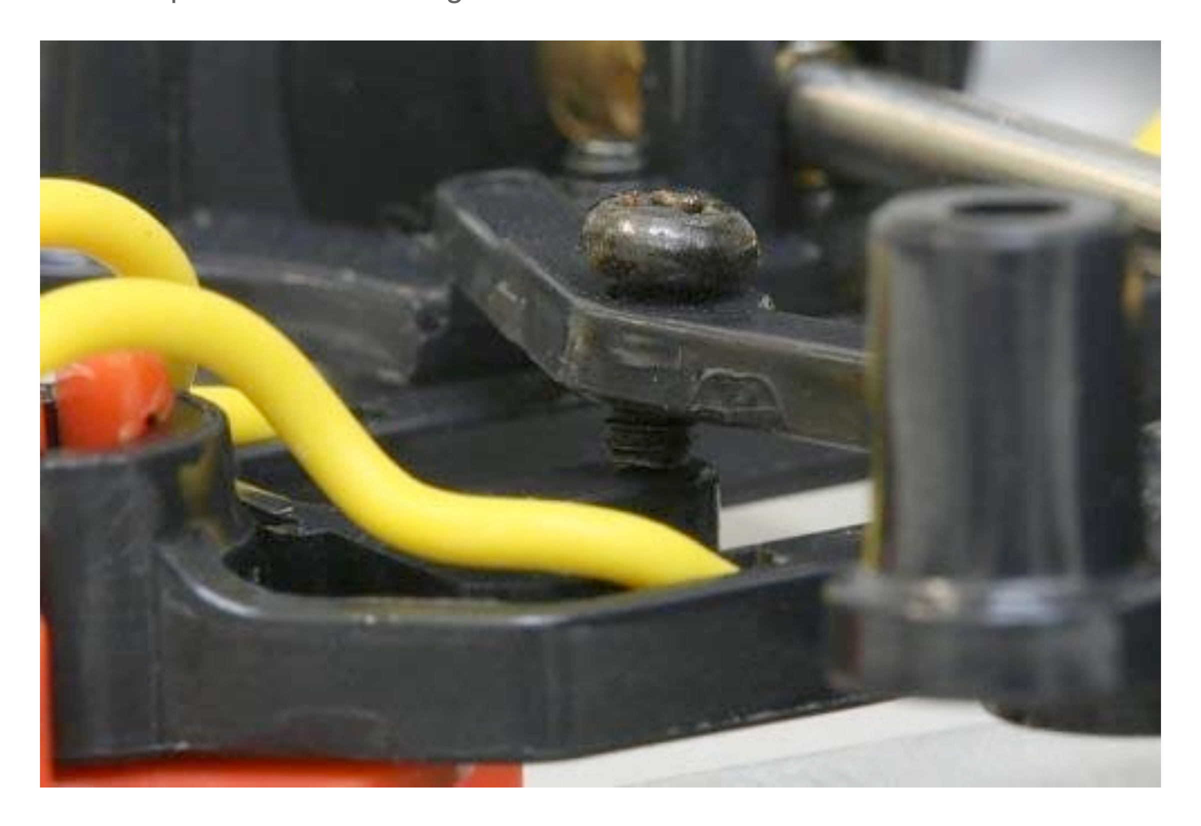
La caída, o ángulo, del brazo es regulable; por medio de un tornillo Allen.



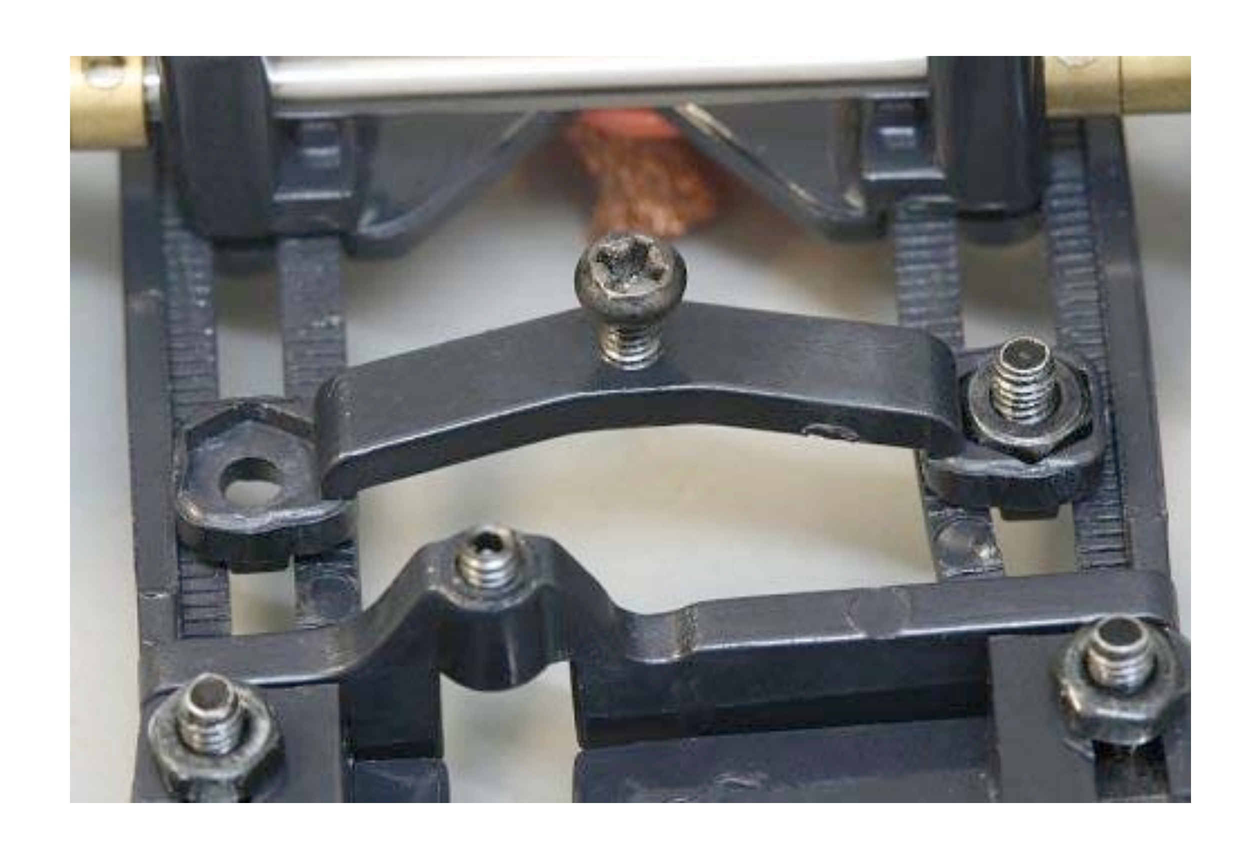
Bajando el tornillo comprobamos que limitamos la variabilidad del ángulo del brazo.



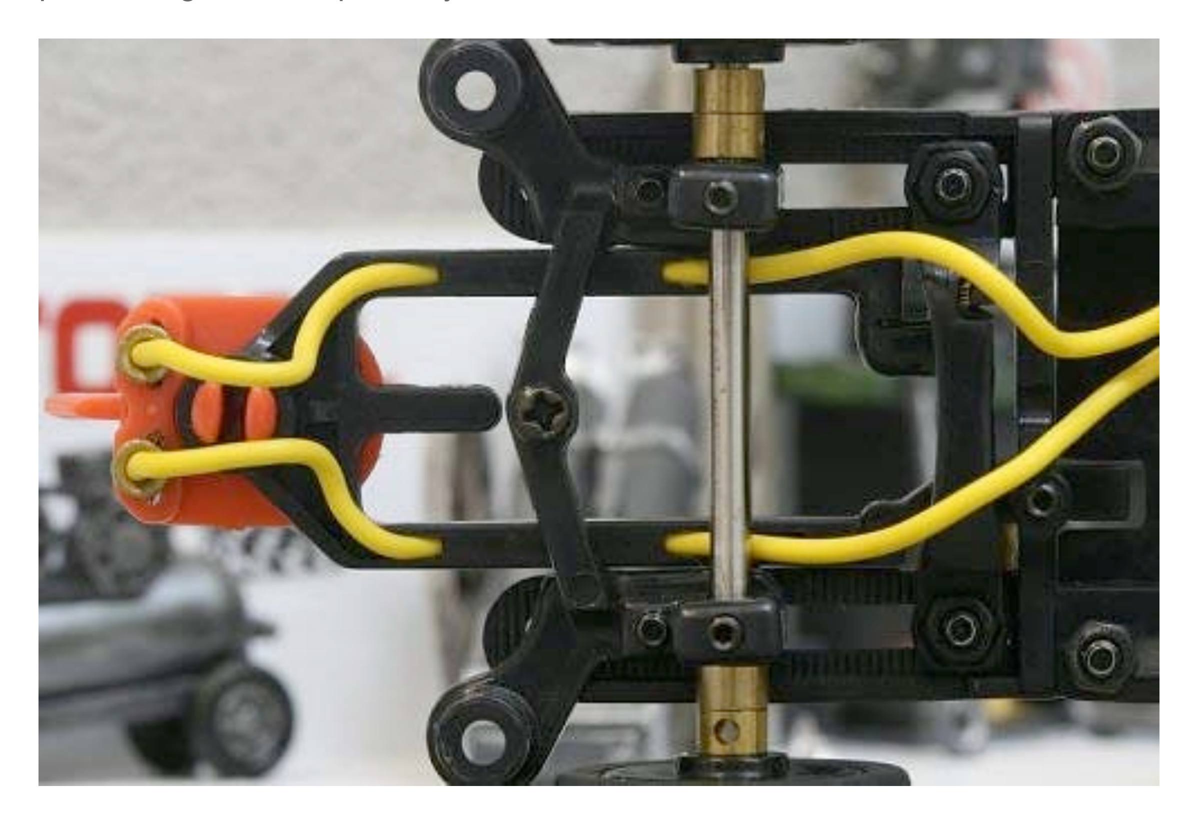
Límite superior del brazo de guía:



Como opción para coches muy cortos de batalla (70mm o menos), si queremos mantener el brazo basculante, se debe retrasar el soporte de tren delantero al máximo. En este caso montaremos el travesaño extra para tope de altura del basculante. (En la foto montado puente para guía estándar).

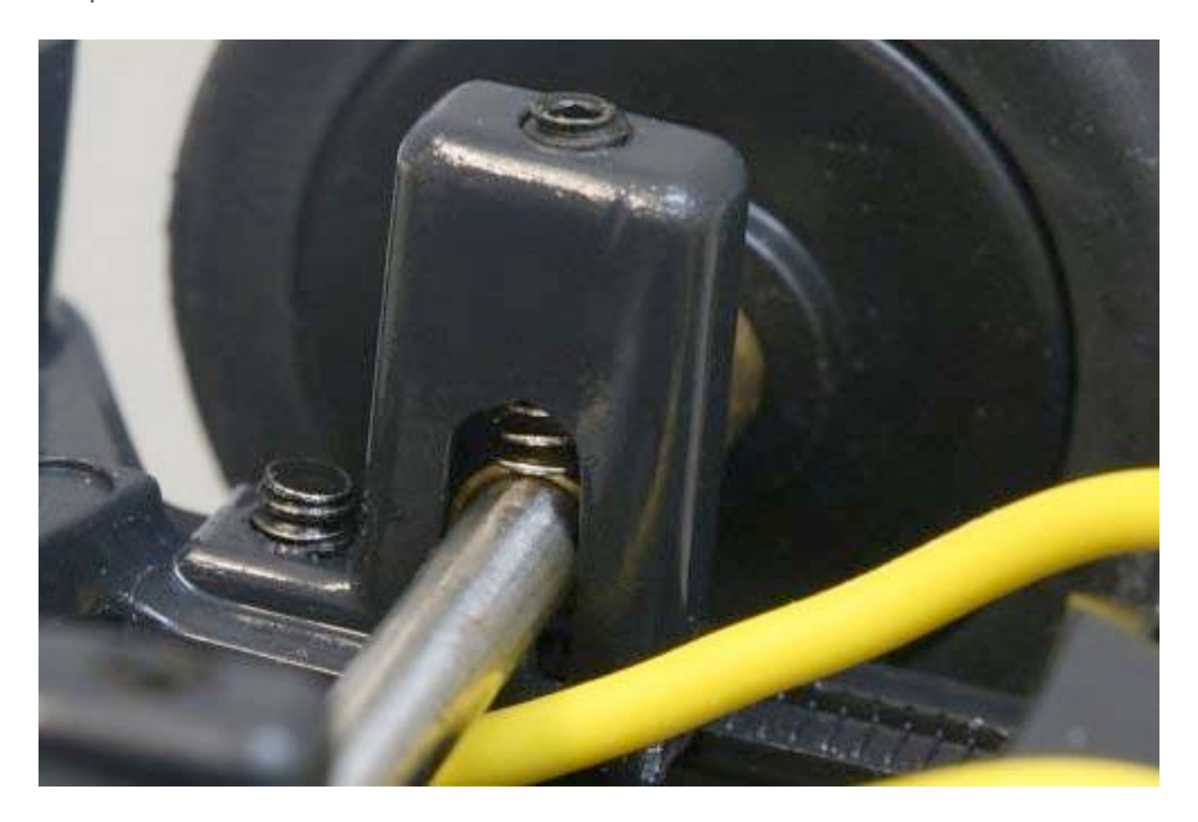


El Soporte de tren delantero y el soporte para Brazo Basculante van atornillados a las guías laterales. Marcadas con un carril con muescas que permiten igualar a izquierda y derecha.



El tren delantero es regulable verticalmente gracias a los allen superiores e

inferiores. Además se puede montar un sencillo y efectivo sistema de suspensión interna con muelles minimizados.



El sistema de suspensión es regulable. Como se puede ver en la foto es un muelle en el interior del soporte del tren delantero (en este caso -también se puede montar en el trasero-). El juego vertical de los trenes de ruedas (que implica también su regulación de altura), así como la suspensión, se regulan mediante los allen superiores e inferiores. En el Montecarlo, los allen inciden directamente sobre el cojinete, eliminando todo rozamiento con el eje de ruedas.

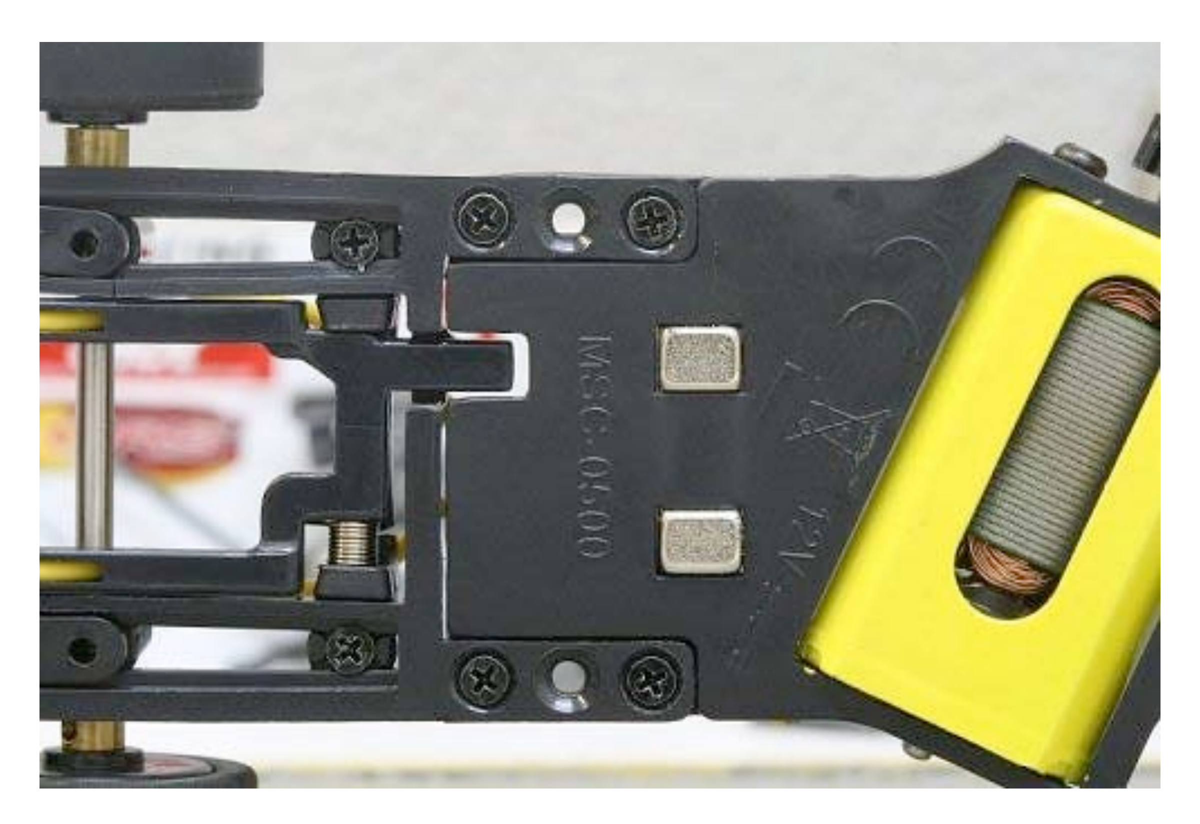


Solamente se puede colocar en los soportes de tren de ruedas de más altura, enfundando con el muelle un allen largo que hace las funciones de vástago. Para montar y desmontar la suspensión haremos lo mismo que con los cojinetes esféricos que se encuentran en su interior: desmontar el soporte de tren de ruedas y por el lado Inferior introducir muelle y cojinete.

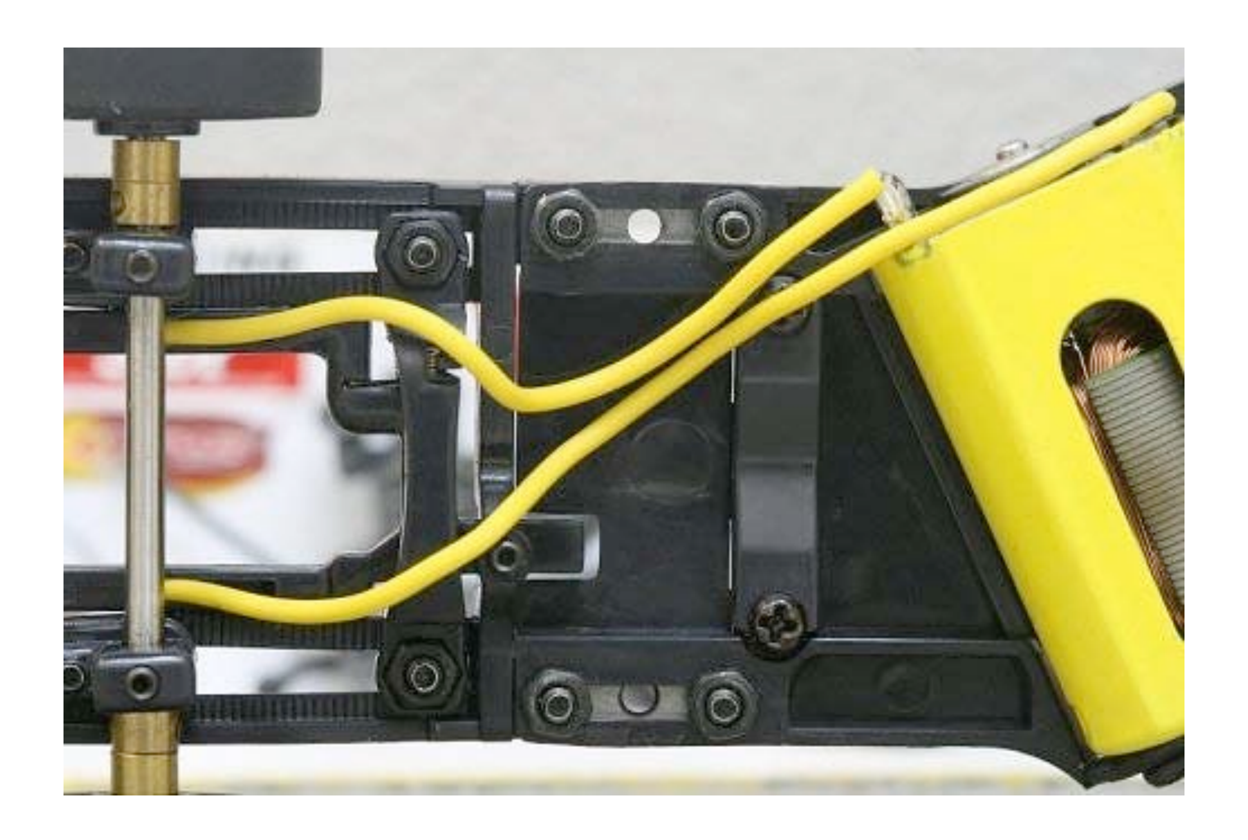


El Montecarlo tiene un subchasis delantero con dos carriles laterales con

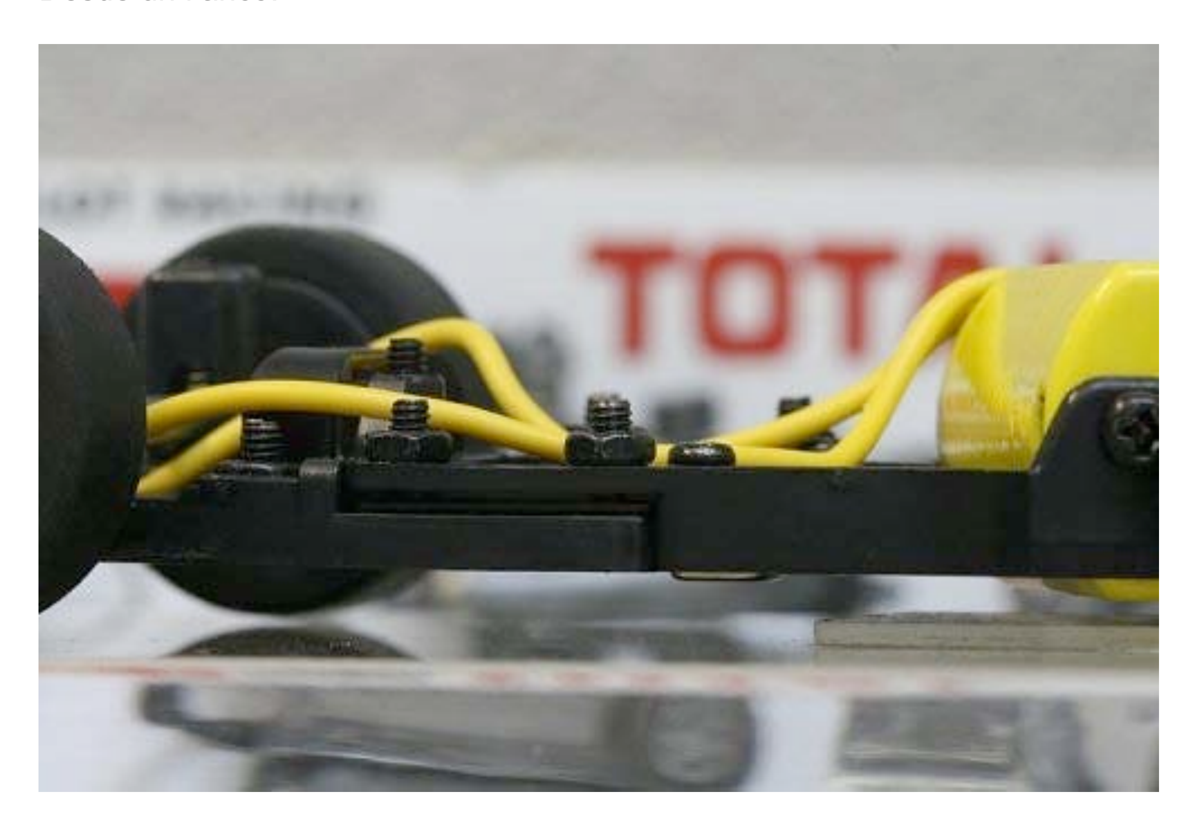
muescas donde se anclan los soportes de basculante y del tren delantero. Como hemos comentado hay dos posibilidades de subchasis trasero, dependiendo de la posición de motor elegida. La unión de ambos subchasis se realiza mediante cuatro tornillos centrales. Podemos jugar con un recorrido de 5 mm para extenderlo, si bien recomendamos sujetarlo por el primer y tercer tornillo de cada a lado. Tendremos en cuenta usar los separadores interiores en esta unión, para obtener así un chasis plano, a parte de dotar de cierta resistencia a la unión.



Sí, de serie lleva imán. Aquí vemos algo mejor el sistema de unión. Y hablando de unión, se está trabajando en los **soportes laterales compatibles** con el **HRS-2 de Slot.it**.



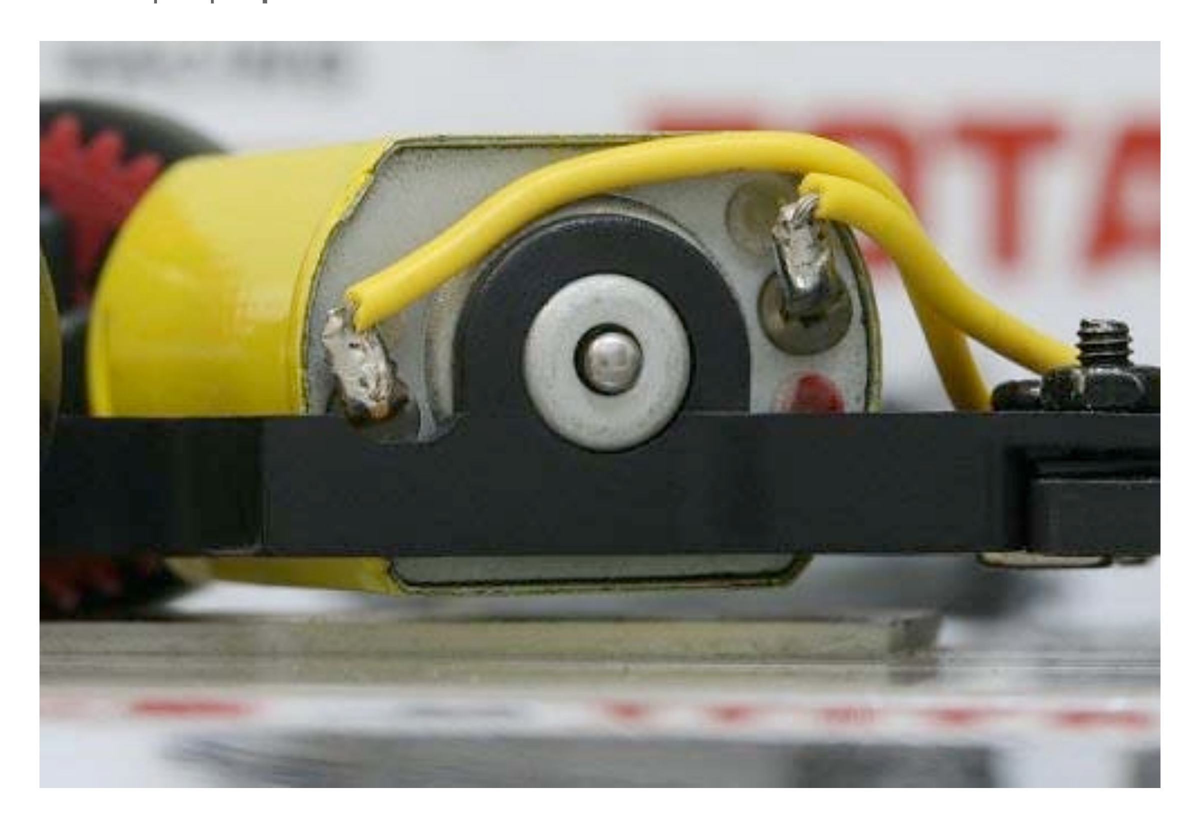
Desde un flanco:



Y desmontándolo:



Motor en ángulo (de serie). Notaremos que sobresale bajo el plano del chasis, esto es porque **permite montar también el FLAT 6 alineado con el chasis**:



Posibilidad de asegurarlo con tornillos:



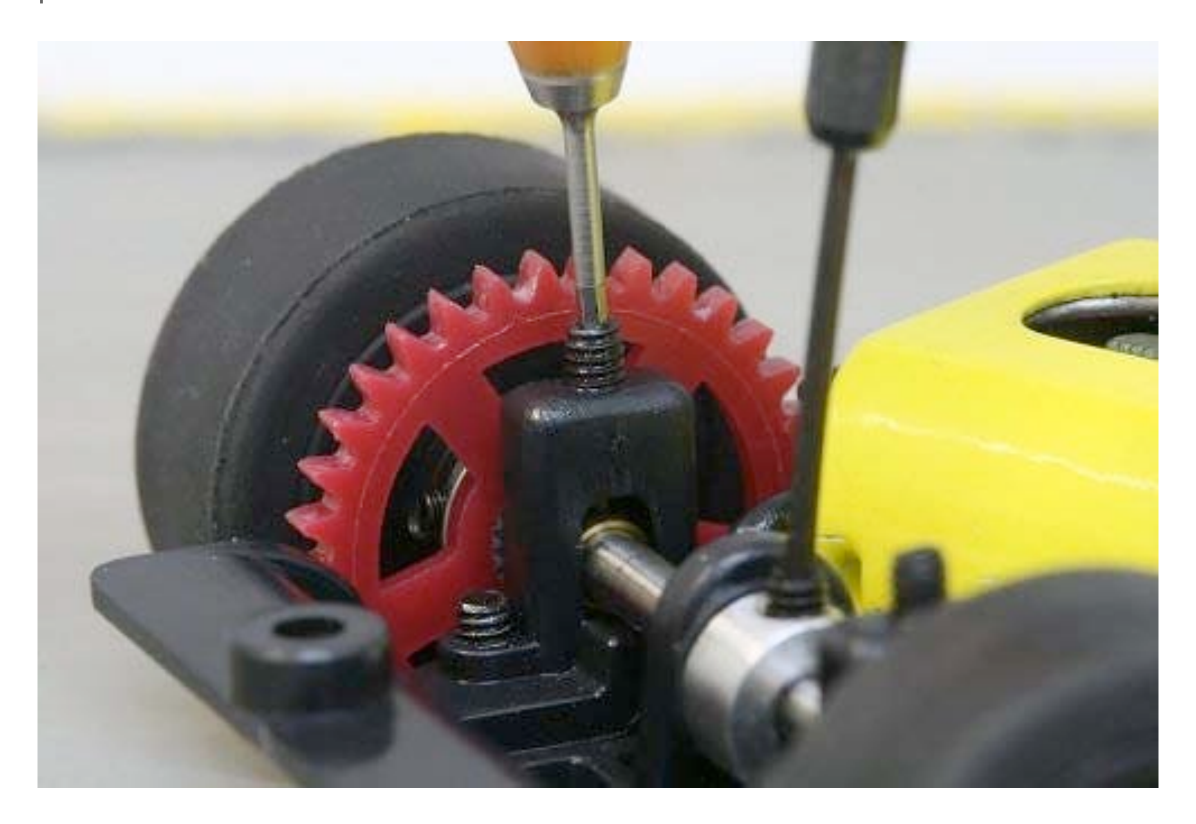
Componentes de serie:



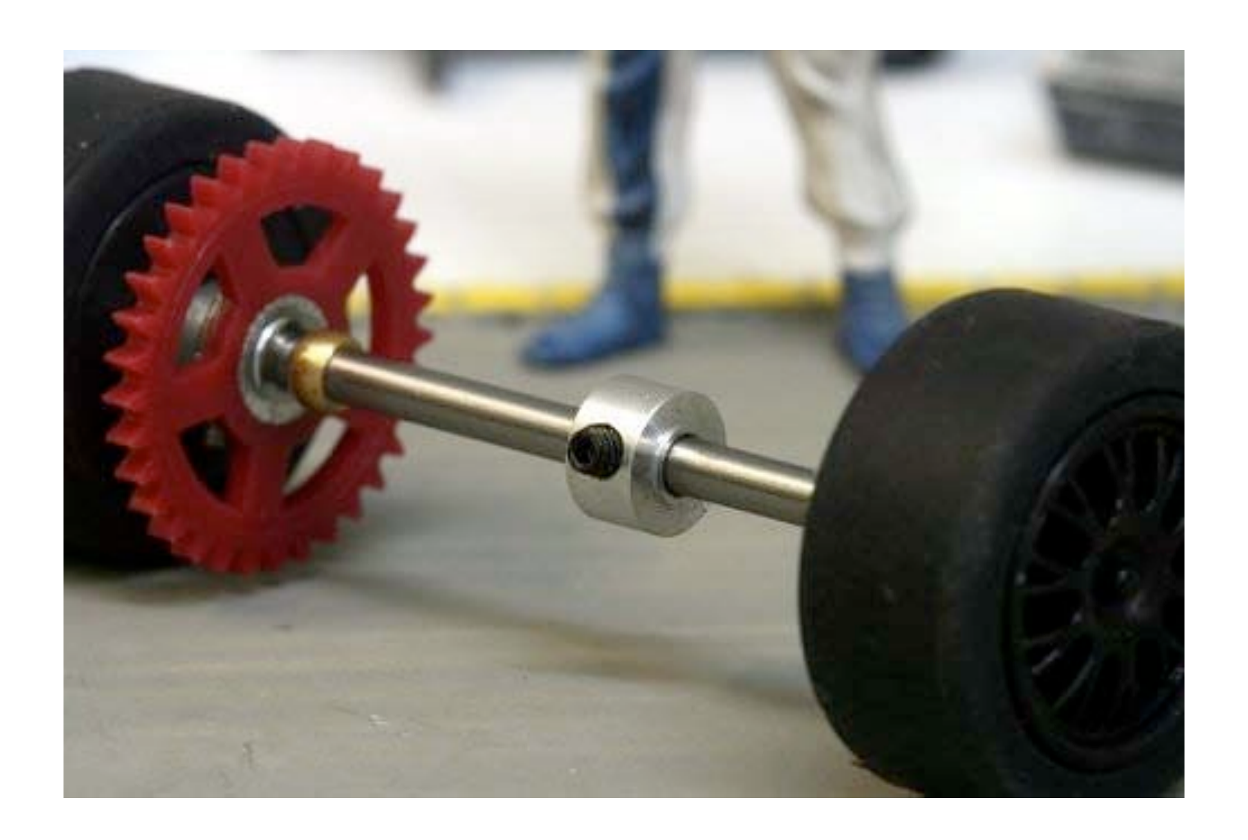
Con los puentes que aseguran el eje trasero y encierran, en su caso, suspensión. El puente se ancla al chasis mediante cuatro tornillos (los phillips que flanquean la línea del eje).



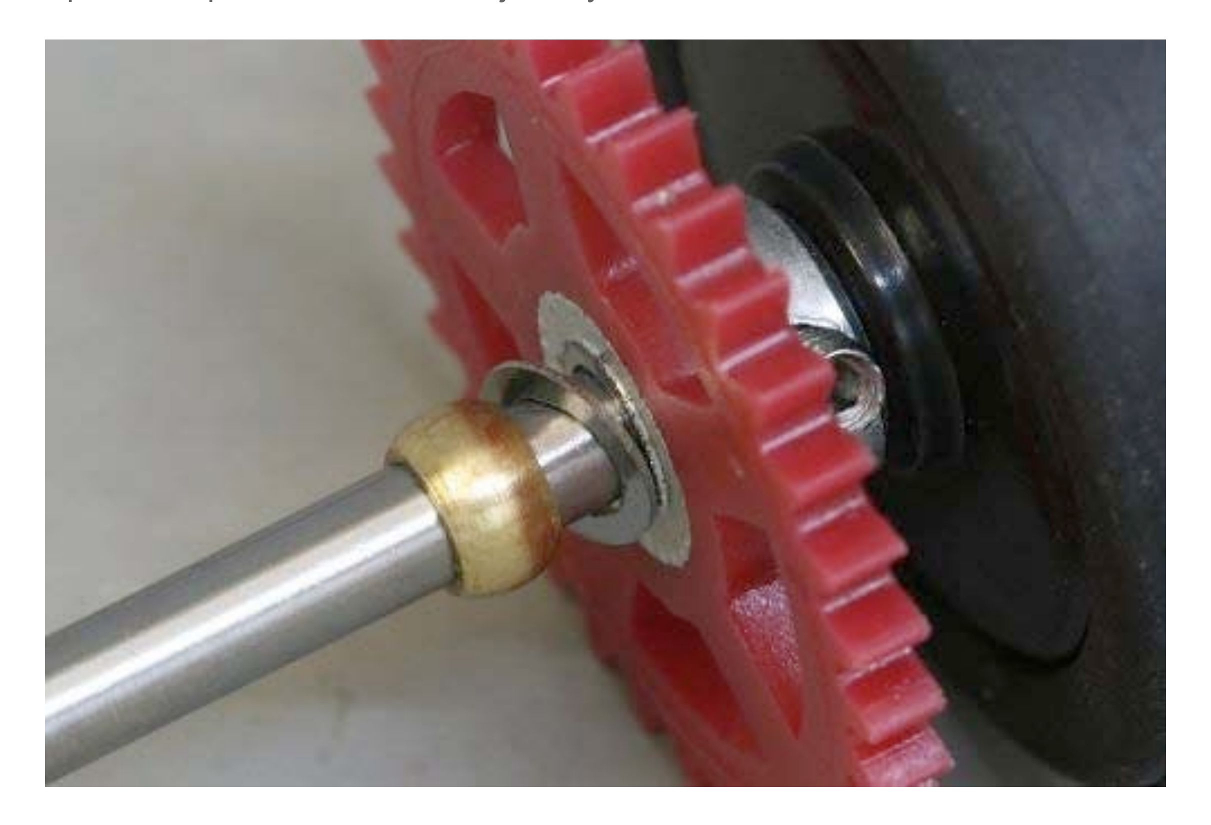
Y tal cual venían de serie..., serán necesarios, cómo no, los ajustes pertinentes...



Y ya que tenemos fuera el eje trasero...



Aprovecho para acercarme a cojinete y corona.



Y toca, cuando toque montar, decidirse por el alto o por el bajo..., se notará la diferencia..., en qué tramos, en qué rallies... Desvelaremos la incognita en un futuro.



Desmontando el tren delantero y soportes para carrocería.



De serie se incluyen dos opciones al brazo basculante de guía para guía estándar o pivotante. Tenemos dos largos distintos (guía a 10 mm. o a 20mm. de eje delantero). La distancia de guía con estos soportes puede ir de un mínimo de 72mm hasta más de 100 mm, combinando entre las dos piezas y

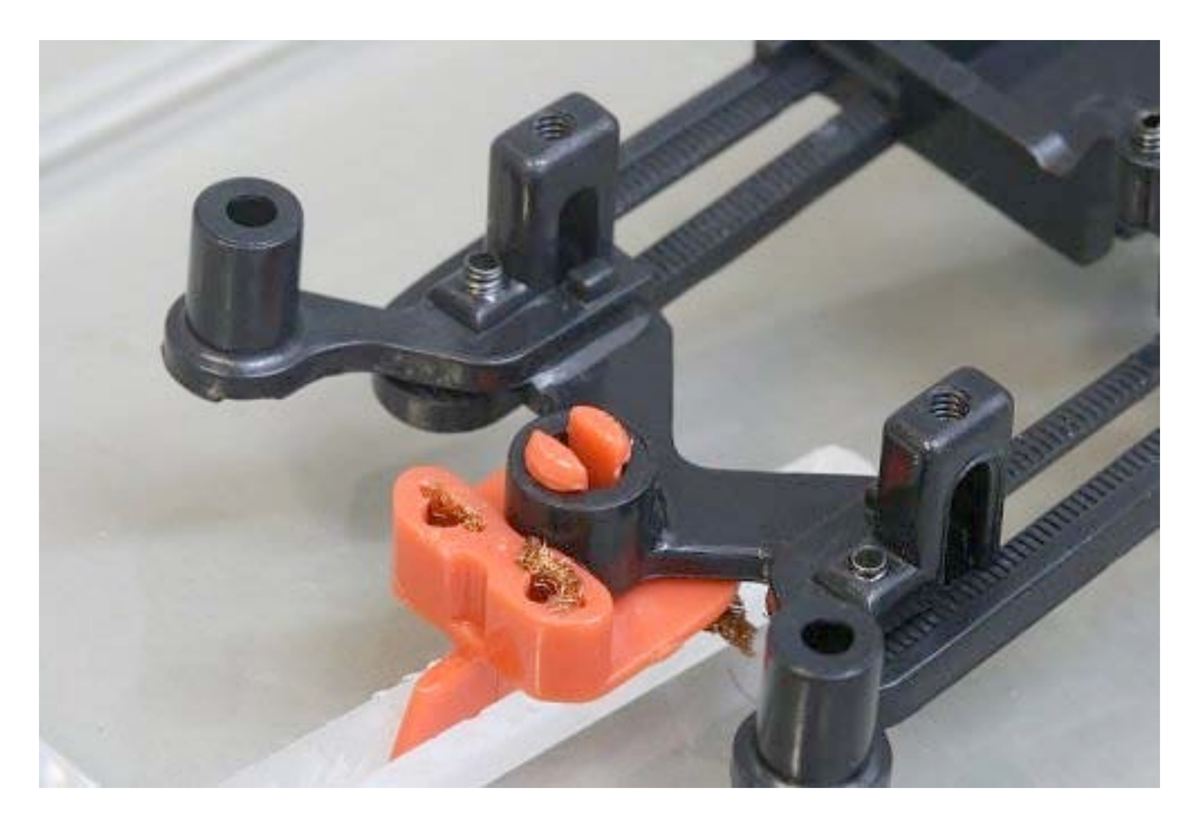
las extensiones en guías laterales y/o unión de chasis.



El montaje es más que sencillo..., sobra cualquier explicación.





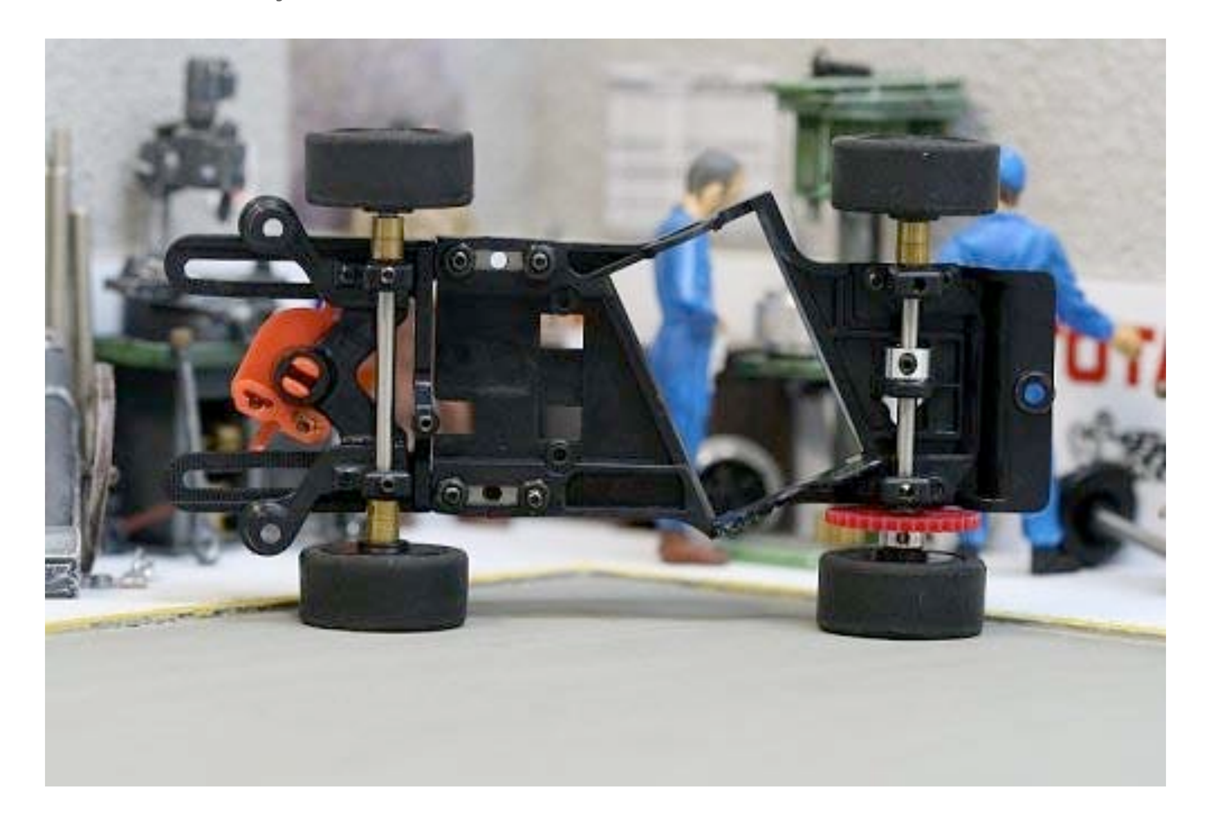




Longitud máxima (sin variar unión ambas piezas del chasis) y con la misma de antes fuera de sitio... *En la foto 79,00 mm. distancia entre ejes*.



Longitud mínima en iguales condiciones de unión: *En la foto 63,00 mm. distancia entre ejes*



Y antes de acabar; el contenido de la bolsita, a parte de muelles de suspensión, allens, cojinetes, tuercas, tornillos phillips planos y redondos,

correas...



Y para terminar, sólo unas consideración más que interesantes de un producto multifuncional, de calidad, competitivo y con muchas posibilidades de desarrollo. Un chasis que no solo va a ser útil sólo para el scratch and building, pero que a medida que se regula y prueba se descubren las posibilidades de tener unas carrocerías muy competitivas..., **manos a la obra**.

